

# KODAK GRAY SCALE



00 A .10 .20 .30 .50 .70 M 1.00 1.30 1.60 B 1.90



black 3-color white cyan violet magenta primary red yellow green

# KODAK COLOR CONTROL PATCHES

*These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.*

über das

# W i d e r s p r u c h s r e c h t

der

Königlich Preussischen Regierung gegen den Verkauf der im Preussischen  
Gebiete belegenen Braunschweigischen Bahnen.

---

Hier das

W i d e r s t a n d

der

Widerstand gegen den Staat der im Staat

Widerstand gegen den Staat der im Staat

über das

# Wider spruch s recht

der

Königlich Preussischen Regierung

gegen

den Verkauf

der im

Preussischen Gebiete belegenen Braunschweigischen Bahnen.

Von

Dr. H. Scheffler,

Baurath,

Mitglied der Herzoglich Braunschweigischen Generaldirektion der Eisenbahnen,

Ritter des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrichs des Löwen,

Ritter des Königl. Preussischen Rothen Adlerordens 3. Klasse,

Kreuz des Großherzogl. Oldenburgischen Haus- und Verdienstordens.

---

Braunschweig,

Druck und Papier von Friedrich Vieweg und Sohn.

1870.



# Wissenschaftliche Zeitschrift

1840

Wissenschaftliche Zeitschrift

1840

Wissenschaftliche Zeitschrift

1840

Wissenschaftliche Zeitschrift

1840

Wissenschaftliche Zeitschrift

1840

Wissenschaftliche Zeitschrift

Wissenschaftliche Zeitschrift

Wissenschaftliche Zeitschrift

1840

Es ist unzweifelhaft, daß der Verkauf der auf Preussischem Gebiete belegenen Braunschweigischen Bahnstrecken in so weit von der Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung abhängig ist, als der Betrieb dieser Strecken damit in andere Hände übergeht. Das Nähere über dieses Abhängigkeitsverhältniß ergeben die betreffenden Staatsverträge. Diese Verträge müssen zugleich ersehen lassen, ob die Ver-  
sagung der Zustimmung zu der Betriebsführung durch einen Dritten eine unbedingte ist, oder ob sie nur an die Erfüllung gewisser Bedingungen geknüpft ist.

Die Frage, ob die Königlich Preussische Regierung zugleich ein Widerspruchsrecht gegen den Verkauf der gedachten Bahnstrecken habe, ist offenbar von der vorstehenden Frage über die Zustimmung zu der Betriebsführung ganz zu trennen und nach den Verträgen zu beurtheilen.

In gleicher Weise ist die Frage, ob sich ein solches Widerspruchsrecht auch gegen den Verkauf gewisser im Braunschweigischen Gebiete belegenen Bahnstrecken, wovon jene ersteren Strecken die Fortsetzung bilden, begründen lasse, abgesondert von den vorstehenden Fragen nach Maaßgabe der Verträge zu untersuchen.

Der leichteren Übersicht wegen sind diejenigen Artikel der betreffenden, mit der Königlich Preussischen und der ehemaligen Königlich Hannoverschen Regierung abgeschlossenen Staatsverträge, aus welchen die obwaltenden Rechtsverhältnisse hervorgehen, wörtlich extrahirt und in den Anlagen A. bis L. angeschlossen.

Da es sich hier um die Auslegung von Verträgen handelt; so möchte es scheinen, als ob Dieß lediglich ein Geschäft für Juristen sei. Wenngleich ich durchaus nicht verkenne, daß wenn es auf einen gerichtlichen Prozeß in dieser Sache ankäme, die Interpretation der Verträge ausschließlich vor das juristische Forum gehören würde; so bin ich doch zugleich der Ansicht, daß Staatsverträge über öffentliche Verkehrsinteressen so klar und unverfänglich sein müssen, daß es zur richtigen Erkenntniß der durch sie gestifteten Vertragsverhältnisse keiner Spitzfindigkeiten, sondern nur einer unbefangenen und der praktischen Sachlage entsprechenden Auffassung bedarf. Diese Ansicht findet eine wesentliche Stütze daran, daß es sich um Verträge handelt, welche in der Regel nicht durch rechtsgelehrte, sondern durch fachmännische Regierungskommissarien verhandelt werden und in diesem Falle auch wirklich verhandelt sind. Die Befugniß, welche ich zu einer Beleuchtung der Verträge aus meiner Eigenschaft als Fachmann herleite, erhöht sich noch dadurch, daß ich bei der Verhandlung einiger derselben, wenn auch nicht als Regierungskommissär, so doch in Assistenz des hiesigen Regierungsbevollmächtigten persönlich mitgewirkt habe, also mit den Intentionen, welche bei diesen Verhandlungen obgewaltet haben, oder mit dem Geiste der Verhandlungen vertraut bin.

Mancher, der diese Befugniß zur Beleuchtung der fraglichen Verträge einräumt, wird fragen, zu welchem Zwecke ich sie unternehme, da ja binnen Kurzem eine authentische Interpretation Seitens der Königlich Preussischen Regierung bevorsteht. Hierauf habe ich zu erwidern, daß wenn lediglich die Beziehungen zu der Königlich Preussischen Regierung in Betracht kämen, auch ich eine Erörterung der vorliegenden Frage für unnöthig halten würde. Als Ritter eines Königlich Preussischen Ordens halte ich mich verpflichtet, die Königlich Preussische Regierung gegen die Unterstellung zu vertheidigen, als ob von ihr eine andere als eine vollkommen loyale Auslegung der Verträge zu befürchten wäre, und als ob die Antwort des Königlich Preussischen Handelsministers auf die Interpellation im Preussischen Abgeordnetenhaus vom 23. November dieses Jahres eine solche Deutung zuließe.



Diese Antwort erklärt, daß sich die Königliche Regierung ihres vertragsmäßigen Rechtes bezüglich des Verkaufes der betreffenden Braunschweigischen Bahnen und zwar in Beziehung auf die ganze Ausdehnung derselben, wohl bewußt sei, daß sie die Einwilligung zu dem Verkaufe nur unter solchen Bedingungen aussprechen werde, welche die Interessen des Preussischen Staates und des allgemeinen Verkehrs völlig sicherstellen, und daß sie außer den Interessen Preußens auch das Interesse und die Ansichten der Einwohner des Herzogthums Braunschweig, dessen Landtag versammelt und die Ansichten des genannten Landes auszusprechen berufen sei, zu beachten wünsche.

Die in dieser Antwort erklärte Erkenntniß des der Königlich Preussischen Regierung zustehenden vertragsmäßigen Rechtes ist weit davon entfernt, die Inanspruchnahme eines unbedingten Widerspruchsrechtes zu enthalten; Braunschweig erwartet in der That nicht mehr, als die Erkenntniß und Anerkenntniß der beiderseitigen vertragsmäßigen Rechte. Die als Bedingung der Preussischen Zustimmung geforderte Sicherstellung der Interessen des Preussischen Staates und des öffentlichen Verkehrs ist ebenfalls eine so natürliche und gerechtfertigte Forderung, daß sie nicht das geringste Befremden erwecken kann: keine Staatsregierung wird bei ihren Aktionen die Interessen des eigenen Landes schädigen lassen und außerdem wird sie darauf halten, daß wenn diese Aktion ein Verkehrsinstitut betrifft, der Hauptzweck dieses Institutes nicht gefährdet wird. Die Braunschweigischen Interessen stimmen in dieser Beziehung mit den Preussischen so sehr überein, daß Meinungsverschiedenheiten über die Maaßregeln zur Sicherstellung des öffentlichen Verkehrs unter den beiden hohen Regierungen wohl schwerlich zu befürchten sind: was aber das Verhältniß zu der als Käufer auftretenden Gesellschaft betrifft; so beansprucht Letztere durchaus keine Vorrechte vor allen übrigen im Preussischen Staate konzessionirten Gesellschaften, es liegen also auch in dieser Hinsicht keine Bedenken vor. Wenn aber irgend Etwas geeignet ist, das Vertrauen auf die Loyalität der Königlich Preussischen Regierung zu begründen, so ist es der Wunsch, die Ansichten der Braunschweigischen Landesvertretung ken-



nen zu lernen und zu beachten. Diese Erklärung schließt die Annahme geradezu aus, daß wenn die Braunschweigische Landesvertretung durch ihre Zustimmung den Verkauf der hiesigen Bahnen als einen durch das Interesse des Braunschweigischen Landes gebotenen Akt verkündet, die Königlich Preussische Regierung diesen Akt zu vereiteln gesonnen sei. Wollte man jene Erklärung nicht als eine Bereitwilligkeit, die Braunschweigischen Landesinteressen zu berücksichtigen, auffassen; so läge ja in der Appellation an die Braunschweigische Landesvertretung und in der darauf folgenden Nichtberücksichtigung der Stimme dieser Vertretung die empfindlichste Kränkung des Braunschweigischen Selbstgefühls, welche sicherlich der große Staat gegenüber dem kleinen am sorgfältigsten zu vermeiden sich verpflichtet fühlen wird.

Die Erörterung der Staatsverträge kann also nicht den Zweck haben, die Handlungen der Königlich Preussischen Regierung beeinflussen zu wollen, indem das Braunschweigische Interesse eine solche Beeinflussung an sich nicht nöthig zu machen scheint, außerdem aber, wenn ein solches Bedürfniss wirklich vorläge, es thöricht wäre, von einer Schrift wie der vorliegenden einen nennenswerthen Effect zu erwarten. Der eigentliche Zweck ist vielmehr die Aufklärung einer gewissen Partei in Preußen, welche dem Verkaufe der Braunschweigischen Bahnen Hindernisse zu bereiten und zu dem Zwecke irrige Ansichten sowohl über die Vertragsverhältnisse, als auch über die Folgen der mit dem Verkaufe eintretenden Änderung dieser Verhältnisse zu verbreiten und sogar die Königlich Preussische Regierung zu einem dem Braunschweigischen Interesse widerstreitenden Verhalten zu bewegen sucht. Wie sehr eine Berichtigung der Ansichten dieser Partei Noth thut, geht aus der Begründung der von ihr im Preussischen Abgeordnetenhause am 23. November dieses Jahres gestellten Interpellation hervor.

In dieser Interpellation wird die Aufforderung an die Königlich Preussische Regierung zur Versagung ihrer Zustimmung zu dem fraglichen Verkaufe zunächst mit der Annahme motivirt, daß in den Verträgen das Recht der Königlich Preussischen Regierung zum Rückauf der auf Preussischem Gebiete belegenen Bahnstrecken nach 30 Jahren

gegen Erstattung des Anlagekapitals höchst wahrscheinlich als Äquivalent für den Verzicht auf die Eisenbahnsteuer stipulirt sei, eine Steuer, welche auf 18000 Thlr. jährlich und auf 540 000 Thlr. für jene 30jährige Periode veranschlagt wird.

Diesem Motive sind folgende Thatfachen gegenüber zu stellen. Der Vertrag mit der Königlich Preussischen Regierung über die auf Preussischem Gebiete belegene Strecke der Braunschweig-Oscherslebener Bahn datirt vom 10. April 1841, also wohl 10 Jahr früher, als in Preußen die Eisenbahnsteuer erhoben ist. Von einem wahrscheinlich beabsichtigten Äquivalente durch das Rückkaufsrecht kann daher keine Rede sein, und noch weniger von der Einbuße eines auf eine 30jährige Periode mit fingirten Zahlen berechneten Steuerbetrages. Alle übrigen jetzt auf Preussischem Gebiete belegenen Braunschweigischen Bahnstrecken liegen im ehemaligen Hannoverschen Gebiete. Im ehemaligen Königreiche Hannover, mit dessen Regierung die betreffenden Staatsverträge abgeschlossen sind, hat niemals eine Eisenbahnsteuer existirt. Außerdem ist auch von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung von der auf Braunschweigischem Gebiete belegenen Strecke der Hannover-Kasseler Bahn keine Eisenbahnsteuer in Anspruch genommen; der Verzicht auf diese Steuer beruht also auf Reziprozität.

Gesetzt nun aber auch den Fall, daß wirklich das Rückkaufsrecht ein Äquivalent für den Verzicht auf die Eisenbahnsteuer sei, was jedoch nach Vorstehendem nicht gut möglich ist — Wer will denn dieses Recht schmälern? Aus dem vorgelegten Kaufkontrakte geht ja deutlich hervor, daß dieses Recht der Königlich Preussischen Regierung durch den Verkauf nicht im mindesten alterirt wird.

Das zweite Motiv der Interpellation ist die Befürchtung, daß eine Privatgesellschaft die Braunschweigischen Eisenbahnen nicht im Interesse des Verkehrs verwalten werde, insbesondere, daß dann für den Tarif und die ganze Organisation Änderungen eintreten werden, die für den großen Verkehr nur nachtheilig sein werden. Es ist kaum glaublich, daß solche Ansichten im Preussischen Abgeordnetenhaus gehört

werden. Wie würde sich denn hiermit die KonzeSSIONIRUNG von 1000 Meilen Privatbahnen im Preussischen Staate rechtfertigen lassen! Befriedigen dieselben nicht ebenso gut die Verkehrsinteressen wie die Staatsbahnen? Das Wesentlichste ist aber, dass der Kaufkontrakt die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft genau nach den in Preußen angenommenen Prinzipien unter die Aufsicht und die Dispositionsbefugniß des Staates in Beziehung auf Tarife, Fahrpläne und alle sonstigen Betriebsmaaßregeln stellt.

In der Interpellation wird behauptet, dass weil der Käufer 10 Millionen Thaler bar zu zahlen, aber ein Aktienkapital bis zu 12 Millionen Thaler zu gründen befugt sei, bei dem Geschäfte von vorn herein 2 Millionen Thaler verdient werden sollen. Der Interpellant verschweigt, dass der Käufer kontraktlich verpflichtet ist, der Gesellschaft eine Million Thaler bar behuf der in nächster Zeit bevorstehenden Erweiterungsanlagen zur Disposition zu stellen. Hierdurch reduziert sich die fragliche Differenz schon auf die Hälfte, nämlich auf eine Million Thaler. Er verschweigt ferner, dass der Käufer nicht ein vollendetes Eisenbahnnetz, sondern neben den fertigen Strecken noch 7 Meilen eben erst in Bau genommene Bahnen von Braunschweig nach Helmstedt und von Seesen nach Osterode mit der Verpflichtung der Vollendung gegen den Anschlagspreis zu übernehmen hat, und dass angesichts dieses und des allgemeinen Risikos bei einem Kaufgeschäfte von circa 29 Millionen Thaler doch für das Aktienkapital ein den Umständen entsprechender Spielraum gelassen werden muss.

Zu diesen ganz hinfälligen Motiven der fraglichen Interpellation gesellen sich noch die gleichzeitig in verschiedenen Zeitungen von eben derselben Partei vorgebrachten Gründe, welche für die Versagung der Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung sprechen sollen. Ein Hauptgrund besteht in der Präsumtion, es handle sich in Braunschweig um die Mobilisirung und Verschwendung des Staatsvermögens, und in dem Glauben, dass es die Aufgabe jener Partei sei, das Braunschweigische Land unter Kuratel zu nehmen. Ich habe den Ungrund jener Präsumtion schon in mehreren Schriften, namentlich in der letzten



vom 12. November dieses Jahres, dargethan. Es handelt sich schlechterdings nicht um eine Mobilisirung, sondern um eine Realisirung des Braunschweigischen Staatsvermögens. Der wesentliche Zweck des Verkaufs ist die Befreiung des Landes von einem übergroßen Risiko, welches darin beruht, daß seine Finanzwirthschaft auf ein industrielles Unternehmen gegründet ist, welches zu seiner Verzinsung eine Geldsumme erfordert, die zu seiner Steuerkraft in einem übermäßigen Verhältnisse steht. Es handelt sich darum, die zur Erfüllung seiner staatlichen Verpflichtungen erforderliche Einnahme vor den Chancen der Zukunft und gegen die Konkurrenz der im Entstehen begriffenen Privatbahnen sicher zu stellen. Es handelt sich endlich darum, durch eine Privatgesellschaft die Möglichkeit zu erlangen, noch verschiedene, im allgemeinen Landes- und Verkehrsinteresse wünschenswerthen neuen Bahnen, welche aus Staatsmitteln schwer zu beschaffen sein würden, zu erlangen. Außerdem ist durch den Kaufkontrakt, welcher den Kaufpreis wesentlich in Form einer jährlichen Rente stipulirt, sowie durch die Verhandlungen der Braunschweigischen Landesvertreter und durch die gesetzliche Verpflichtung der Herzoglich Braunschweigischen Regierung über allen Zweifel gesetzt, daß der Kaufpreis zunächst und vor allen Dingen zur Tilgung der Braunschweigischen Landeschulden dient. Wenn sich aber über den hierzu erforderlichen Betrag, welcher die stipulirte Rente und einen Theil der Barzahlung in Anspruch nimmt, ein Ueberschuß ergibt; so kommt in Betracht, daß dieser Ueberschuß zum überwiegend größten Theile die Summe von 6 Millionen Thaler ausmacht, welche die Herzoglich Braunschweigische Regierung aus den Betriebsüberschüssen der Vorzeit entbehrt hat, um dieselben zu Erweiterungsanlagen der Bahnen zu verwenden, daß es also ein vollberechtigter Wunsch des Landes ist, diesen Betrag theils zu anderweiten gemeinnützigen Anlagen im Landesinteresse zu verwenden, theils als Deckungsmittel für die bevorstehenden erhöhten Bedürfnisse der Staatskasse in Reserve zu halten.

Gegenüber einer Partei, welche sich über thatsächliche Verhältnisse in so schweren Irrthümern bewegt und welche die Staatsverträge,



vielleicht ohne sie einmal zu kennen, in ihrem Parteiinteresse willkürlich auslegt, erscheint eine Erörterung über diese Verträge besonders deshalb nothwendig, weil die Bestimmtheit, womit jene Partei ihre Ansichten ausspricht, manchen Uneingeweihten zu einem gleich irrthümlichen Urtheile verleitet.

Indem wir nach dieser Motivirung zu der Beleuchtung der auszugswweise angehängten Staatsverträge übergehen, schicken wir die allgemeine Bemerkung voran, daß wenn eine Regierung mit einer andern Verhandlungen wegen der Durchführung einer Bahnanlage durch das fremde Territorium anknüpft, nach gewöhnlichem Menschenverstande das eigentliche Objekt der Verhandlung die im fremden Gebiete belegene Strecke, nicht aber die im eigenen Gebiete belegene Strecke ist, da hinsichtlich der letzteren Strecke die bauende Regierung völlig selbstständig ist und eines Zugeständnisses Seitens der auswärtigen Regierung überall nicht bedarf. Aus diesem Grunde scheint es auch nicht wohl glaublich, daß die auswärtige Regierung durch einen über die in ihr Gebiet fallende Strecke abgeschlossenen Vertrag Rechte erwerben könnte, welche die Dispositionsbefugniß der erstern Regierung über die in ihrem eigenen Lande liegende Bahn beschränken könnten, welche also einen Verzicht dieser Regierung auf Eigenthums- und Hoheitsrechte involvirten, insofern ein solcher Verzicht nicht ausdrücklich und mit klaren, unzweideutigen Worten ausgesprochen ist. Nimmermehr kann die Deutung eines gelegentlich gebrauchten Wortes einen solchen ausdrücklichen Verzicht ersetzen. Schon aus diesen allgemeinen Gründen sollte man meinen, daß die der Königlich Preussischen und der ehemaligen Königlich Hannoverschen Regierung durch die Staatsverträge zugestandenen Rechte sich lediglich auf die im Preussischen Gebiete, nicht aber auf die im Braunschweigischen Gebiete belegenen Bahnstrecken beziehen könnten. Eine spezielle Prüfung der Verträge ergibt nun in dieser Hinsicht, sowie hinsichtlich des Wesens der fraglichen Rechte Folgendes.

Der erste mit der ehemaligen Königlich Hannoverschen Regierung abgeschlossene Vertrag **A.** vom 13. November 1837 betrifft die Braun-

schweig-Harzburger Bahn, welche bei Schladen durch das Hannoversche, jetzt Preussische Gebiet führt. Nach Artikel 1 „gestattet die Königlich Hannoversche Regierung der Herzoglich Braunschweigischen Regierung, eine von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Harzburg anzulegende Eisenbahn durch Königlich Hannoversches Gebiet zu führen.“ Das Zugeständniß der Hannoverschen Regierung liegt also nach dem Wortlaute dieser Vereinbarung nicht in der Anlegung einer von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Harzburg führenden Bahn, eine Bahn, welche ausdrücklich als eine anzulegende, d. h. von der Braunschweigischen Regierung intendirte Bahn bezeichnet wird, sondern in der Durchführung dieser Bahn durch Hannoversches Gebiet.

Wenn es in demselben Artikel weiter heißt, „die bei dieser Anlage zu befolgende Bahnlinie ist im Allgemeinen dahin festgestellt, daß die Bahn ostwärts von Heiningen im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete angelegt, zuerst unweit Heiningen in das Königlich Hannoversche Gebiet eintritt und durch dasselbe neben den Ortschaften Burgdorf, Schladen, Wiedelah und Bienenburg bis an die im Thale des Adauflusses belegenen beiderseitigen Landesgrenzen und sodann in das Herzoglich Braunschweigische Amt Harzburg geführt wird;“ so geht aus diesen Worten, welche nicht das Geringste über den Zug im Braunschweigischen Gebiete von Braunschweig über Wolfenbüttel bis Heiningen und von der Landesgrenze bei Bienenburg bis Harzburg enthalten, sondern lediglich den Zug im Hannoverschen Gebiete von Heiningen bis Bienenburg beschreiben, ganz deutlich hervor, daß hier, wo es sich um eine Verpflichtung Seitens der Herzoglich Braunschweigischen Regierung handelt, unter der Bezeichnung Anlage lediglich die im Hannoverschen Gebiete belegene Bahnstrecke verstanden ist.

Eben das Nämlliche geht aus dem Artikel 2 hervor, wonach nur von der Strecke im Hannoverschen Gebiete ein Spezialplan und zwar erst nach Beendigung des Baues verlangt, im übrigen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung hinsichtlich der speziellen Feststellung der Bahnlinie freie Hand gelassen wird.

Im Artikel 7 ist „die Landeshoheit in Ansehung der ganzen

Bahnanlage, soweit sie das Königlich Hannoversche Gebiet berührt, der Krone Hannover vorbehalten.“ Auch aus dieser Fassung geht hervor, daß der Ausdruck Bahnanlage da, wo es sich um Rechte der Königlich Hannoverschen Regierung handelt, lediglich für die Bahnstrecke im Hannoverschen Gebiete gebraucht ist: denn offenbar hat das Beiwort ganz in dem Ausdrücke „der ganzen Bahnanlage“ keinen andern Sinn, als den der Totalität aller zur Bahnanlage gehörigen Dinge, nicht aber den Sinn sämtlicher, auch im Herzogthume Braunschweig belegenen Strecken, weil diese Deutung offenbar vernunftwidrig wäre, da der Verbleib der Landeshoheit über die letzteren Strecken nicht der Königlich Hannoverschen Regierung, welche in Braunschweig keine Hoheitsrechte hat, zugesichert werden kann.

Aus allem Diefen ist nun klar, daß der Vorbehalt in Artikel 19: „Soll die Bahnanlage selbst oder der Betrieb der Eisenbahntransporte an Privatgesellschaften oder an sonstige Privatunternehmer, sei es im Wege einer Konzession oder einer Verpachtung, übergehen; so ist dazu die Zustimmung der Königlich Hannoverschen Regierung erforderlich,“ sich ausschließlich auf die im Hannoverschen Gebiete, nicht auf die im Braunschweigischen Gebiete belegenen Strecken beziehen kann.

Was nun das Dispositionsrecht der Herzoglich Braunschweigischen Regierung über ihre im Hannoverschen Gebiete belegene Bahnstrecke betrifft; so ist zu einem Verkaufe derselben nach Artikel 19 allerdings die Zustimmung der Königlich Hannoverschen Regierung vorbehalten. Die Zulässigkeit dieses Verkaufes an sich ist aber durch Art. 17 ausdrücklich zugestanden, indem dieser Artikel den Fall des Verkaufes geradezu voraussetzt, indem er stipulirt „der Betrieb auf der Eisenbahn soll, so lange derselbe von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung auf Rechnung des Staates besorgt wird, mit einer Gewerbesteuer oder ähnlicher öffentlicher Abgabe im Königreiche Hannover nicht beschwert werden.“

Auch der Art. 19 spricht die Statthastigkeit des Verkaufes aus, indem er für diesen Fall allerdings die jenseitige Zustimmung vorbehält, allein diese Zustimmung lediglich an die Verständigung über die „einer



Abänderung bedürfenden Punkte des gegenwärtigen Vertrages“ bindet und eine Verabredung über diese Punkte ausdrücklich zusagt. Der Schlusssatz des Art. 19 „und wird dann über die einer Abänderung bedürfenden Punkte des gegenwärtigen Vertrages das Nähere zwischen den Regierungen beider Staaten verabredet werden“, ist in dieser Hinsicht vollkommen deutlich; derselbe enthält die ganz natürliche Stipulation, dass der Verkauf der im jenseitigen Gebiete liegenden Strecke nicht ohne Verständigung mit der auswärtigen Regierung über die einer Abänderung bedürfenden Punkte des Vertrages zulässig ist. Unter den einer Abänderung bedürfenden Punkten wird man aber doch nur diejenigen Zugeständnisse zu verstehen haben, welche der Braunschweigischen Staats-Eisenbahnverwaltung in ihrer Eigenschaft als Regierungsbehörde gemacht sind und welche selbstverständlich eine Privatgesellschaft nicht in Anspruch nehmen kann. Außerdem ist man zu der Annahme berechtigt, dass die jenseitige Regierung für den Fall eines solchen Verkaufes keine erschwerenderen Bedingungen zu stellen gesonnen sei, als sie allen in ihrem Staate konzeSSIONIRten Privatgesellschaften stellt, dass sie bei den zu stellenden Bedingungen ihr spezifisches Landesinteresse und das öffentliche Verkehrsinteresse nur insoweit in Betracht ziehen werde, als es ohne eigentliche Bedrückung des Unternehmens geschehen kann, dass sie den Antrag auf Zustimmung zu dem Verkaufe nicht ausbeuten wolle, um außerhalb der Sache liegende Vortheile auf Kosten der andern Regierung zu erringen oder dieser Regierung die ihr aus dem Unternehmen erwachsenden Vortheile zu verkümmern, oder sie wohl gar an dem Genuße dieser Vortheile zu hindern.

Hiernach kann man wohl sagen, der Verkauf der im Hannoverischen Gebiete belegenen Strecke der Braunschweig-Harzburger Bahn ist der Herzoglich Braunschweigischen Regierung vertragsmäßig durchaus nicht untersagt, er ist ihr vielmehr prinzipiell gestattet und sogar im Vertrage als ein möglicher Fall vorhergesehen: der für diesen Fall gemachte Vorbehalt der auswärtigen Regierung betrifft lediglich den Betrieb auf der ausländischen Strecke, und hinsichtlich dieses Be-



triebes hat die kontrahirende Regierung die Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben, auch einer Privatgesellschaft diesen Betrieb unter den mit der Herzoglich Braunschweigischen Regierung annoch zu vereinbarenden, der Sache angemessenen Bedingungen zu gestatten.

Welche Gesichtspunkte bei der Abschließung eines solchen Staatsvertrages auf beiden Seiten maaßgebend gewesen sind und von welchen Prinzipien man ausgegangen ist, erläutert sich oftmals durch die Vergleichung der verschiedenen Verträge, welche unter denselben Regierungen über einen gleichartigen Gegenstand vereinbart sind. In diesem Sinne ist der Vertrag **B.** vom 22. Februar 1841, welcher zwischen der Königlich Hannoverschen und Herzoglich Braunschweigischen Regierung über die Celle-Hannover-Hildesheim-Braunschweiger Bahn abgeschlossen ist, für die übrigen Verträge von Wichtigkeit.

In Art. 3 dieses Vertrages erklärt sich die Herzoglich Braunschweigische Regierung bereit, einer Privatgesellschaft, welche die Bahn von Hannover bis an die Braunschweigische Grenze zu bauen bereit sei, auch die Konzession zu der Bahnstrecke von der Grenze bis Braunschweig zu ertheilen.

Läßt sich aus dieser Thatfache die Annahme rechtfertigen, die Königlich Hannoversche Regierung habe bei dem Abschlusse des Vertrages über die Braunschweig-Harzburger Bahn nicht dieselbe Bereitwilligkeit der Herzoglich Braunschweigischen Regierung gegenüber bethätigen wollen, welche die letztere Regierung der erstern gegenüber bei dem Vertragsabschlusse über die Hannover-Braunschweiger Bahn an den Tag gelegt hat?

Der eben citirte Art. 3 des Vertrages **B.** spricht sich zugleich deutlich über den Umfang der Konzessionsbedingungen aus, welche die eine Regierung für den Fall zu beanspruchen gedenkt, daß es sich um die Konzessionirung einer Privatgesellschaft für eine Strecke handelt, welche die Fortsetzung einer im Zusammenhange mit anderen Bahnstrecken auf den beiderseitigen Territorien zu betreibenden Bahn bildet. Es heißt nämlich, daß „dabei der Gesichtspunkt zur Grundlage dienen solle, daß zwar einer jeden Regierung

die Ausübung ihrer Hoheitsrechte vorzubehalten sei, dass jedoch die Anordnungen, welche die Verhältnisse der ganzen Eisenbahngesellschaft als solcher und die Beaufsichtigung und die Verwaltung ihrer Unternehmung im Allgemeinen betreffen, der Königlich Hannoverschen Regierung überlassen bleiben.“

Außerdem hat in demselben Artikel die Herzoglich Braunschweigische Regierung sich damit einverstanden erklärt, dass die fragliche Gesellschaft ihr Domizil und den Hauptsitz ihrer Verwaltung in der Stadt Hannover habe.

Aus dieser und der vorher genannten Vereinbarung dürfte doch wohl der Schluss gerechtfertigt sein, dass die jenseitige Regierung eintretenden Falls damit einverstanden sein werde, dass das Domizil und der Hauptsitz der Verwaltung für eine Gesellschaft, welche die in das jenseitige Gebiet fallenden Strecken einer Braunschweigischen Bahn zu betreiben hätte, in die Stadt Braunschweig verlegt werde, und dass die Staatsaufsicht über eine solche Gesellschaft der Herzoglich Braunschweigischen Regierung überlassen werde.

Durch den Vertrag C. vom 10. April 1841, welcher zwischen den drei hohen Regierungen von Preußen, Hannover und Braunschweig abgeschlossen worden, sind die Verhältnisse für die Linie von Magdeburg über Oschersleben, Braunschweig und Hannover bis Minden geordnet, und es ist in Art. 3 ausdrücklich „jeder Regierung überlassen, innerhalb ihres Gebietes die Ausführung der Bahn entweder selbst zu übernehmen, oder eine Gesellschaft von Privatunternehmern dafür zu konzessioniren, in welchem letztern Falle den konzessionirten Gesellschaften dieselben allgemeinen Erleichterungen zu Theil werden sollen, welche die in den respektiven Staaten bereits bestehenden oder künftig zu erlassenden Verordnungen anderen Eisenbahnunternehmungen einräumen.“

Der zwischen der Königlich Preussischen und der Herzoglich Braunschweigischen Regierung abgeschlossene Vertrag D., von demselben

Tage wie der vorstehende, betrifft speziell die Oschersleben-Braunschweiger Bahn und bildet mit dem vorhergehenden Vertrage einen Bestandtheil einundderselben Verhandlung. Durch Art. 1 dieses Vertrages „gestattet die Königlich Preussische Regierung der Herzoglich Braunschweigischen Regierung innerhalb des Preussischen Gebietes in der Richtung von Oschersleben auf Wolfenbüttel eine Eisenbahn auf eigene Rechnung zu bauen und in Betrieb zu nehmen, indem die Herzoglich Braunschweigische Regierung die Verpflichtung übernimmt, die von Magdeburg nach Oschersleben zu erbauende Bahn von diesem letztern Orte bis Wolfenbüttel zum Anschlusse an die von dort nach Braunschweig gehende Bahn weiterzuführen.“

Von einer Übertragung von Rechten an die Königlich Preussische Regierung hinsichtlich der im Braunschweigischen Gebiete belegenen Strecken dieser Oschersleben-Wolfenbütteler Bahn, welche sich an die damals schon bestehende Braunschweig-Wolfenbütteler anschloss, ist in diesem Vertrage überall keine Rede. Wenn es also in Art. 12 heißt, „für den Fall, daß die Herzoglich Braunschweigische Regierung veranlaßt sein sollte, die Bahnanlage selbst oder den Betrieb der Transporte auf der Eisenbahn künftig an Privatunternehmer, sei es im Wege der Konzession oder Verpachtung, ganz oder theilweise zu überlassen, so ist dazu die Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung erforderlich, und wird alsdann über die einer Änderung bedürfenden Punkte des gegenwärtigen Vertrages das Nähere zwischen den beiderseitigen Regierungen verabredet werden;“ so liegt in diesen Worten einmal die prinzipielle Befugniß der Herzoglich Braunschweigischen Regierung zur Veräußerung der fraglichen Bahnanlage, und unter der Bahnanlage ist nach Maafgabe des Art. 1 dieses Vertrages, sowie auch nach Analogie des Art. 19 des mit der Königlich Hannoverischen Regierung abgeschlossenen Vertrages A. vom 13. November 1837, welcher fast wörtlich in den Art. 12 des Vertrages D. übergegangen ist und einen Bestandtheil einer gemeinschaftlichen Verhandlung zwischen den drei hohen Regierungen von Preußen, Hannover und Braunschweig ausmacht, doch immer nur die Bahnanlage im



Preußischen Gebiete zu verstehen. Der Zusatz ganz oder theilweise kann füglich nicht auf die Strecken im Braunschweigischen Gebiete, welche kein spezielles Vertragsobjekt ausmachen, von welchen vielmehr Seitens der Herzoglich Braunschweigischen Regierung lediglich die Verpflichtung der Weiterführung bis Wolfenbüttel an die bereits bestehende Wolfenbüttel-Braunschweiger Strecke übernommen ist, bezogen werden. Da, wo der Ausdruck Bahnanlage oder ein ähnlicher allgemeiner Ausdruck in dem Vertrage gebraucht ist, kann darunter, insofern es sich um den Erwerb von Preußischen Rechten und um den Verzicht auf Braunschweigische Eigenthums- und Hoheitsrechte handelt, nur die Strecke im Preußischen Gebiete verstanden werden. Dieß geht auch aus Art. 8 hervor, in welchem die innerhalb des Preußischen Gebietes belegene Bahnstrecke als die in Rede stehende, nämlich als das eigentliche Vertragsobjekt bezeichnet wird. Jedenfalls erscheint es unglaublich, daß während in allen übrigen Fällen, wo es sich um wesentliche Rechte und Verzichte handelt, ausschließlich nur die Strecke auf Preußischem Gebiete in Betracht kommt, bei dem wichtigen Verzicht auf das Verkaufsrecht ein allgemeiner, deutungsfähiger und in dieser Deutungsfähigkeit unbestimmter und anfechtbarer Ausdruck gebraucht sein sollte, um damit eine Beschränkung der Dispositionsbefugniß der Herzoglich Braunschweigischen Regierung über eigene Anlagen im eigenen Lande zu stipuliren! Übrigens ist es nicht bloß dieses allgemein logische Motiv, sondern auch die daraus für die übrigen zwischen den beiden hohen Regierungen bestehenden und sogleich näher zu besprechenden Vertragsverhältnisse sich ergebende Konsequenz, welche die in Rede stehende Auslegung verbietet.

Zuvor machen wir noch auf den mit der Königlich Hannoverschen Regierung unterm 9. März 1842 abgeschlossenen Vertrag E. aufmerksam, durch welchen das Verhältniß wegen der Bahnen zwischen Hannover, Braunschweig, Celle und Hildesheim näher geordnet und nach Art. 3 es wiederholt ins freie Ermessen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung gestellt wird, ob sie die Ausführung der in ihr Gebiet fallenden Bahnstrecke von Braunschweig bis zur Hannoverschen Grenze



auf eigene Kosten oder durch eine von ihr zu gründende Gesellschaft bewerkstelligen lassen will.

Durch den Vertrag F. vom 3. November 1852 Art. 1 und 2 gestattet die Herzoglich Braunschweigische der Königlich Hannoverschen Regierung, die von Hannover und Hildesheim ab nach Göttingen zu erbauende Eisenbahn durch das Leinethal im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete zu führen, wogegen die Königlich Hannoversche der Herzoglich Braunschweigischen Regierung gestattet, eine Eisenbahn zwischen der Harzburger Bahn und der eben genannten Hannoverschen Südbahn durch das Hannoversche Gebiet hindurch zu führen.

Dieser Vertrag erwähnt den Fall der Veräußerung der Bahnen an Privatgesellschaften überall nicht, verbietet dieselbe also auch nicht. Er gestattet allerdings den Bau und nach Art. 10 auch den Betrieb der im fremden Gebiete belegenen Bahnstrecke nur der betreffenden kontrahirenden Regierung, nicht einem Dritten, setzt also für den Fall des Verkaufs oder der Betriebsübertragung für die im fremden Gebiete liegende Strecke stillschweigend die Zustimmung der betreffenden Regierung voraus: allein hinsichtlich des Verkaufs und der Betriebsführung für die im eigenen Gebiete belegenen Strecken läßt er offenbar jeder Regierung freie Hand. Im Übrigen beruhen die gestifteten Vertragsverhältnisse hinsichtlich der Hannoverschen und Braunschweigischen Südbahn, nämlich hinsichtlich der Hannover-Göttinger, respektive Hildesheim-Nordstemmen-Göttinger und der Börsum-Kreienjer Bahn auf vollkommener Reziprozität; was der einen Regierung gestattet und versagt ist, ist auch der anderen Regierung gestattet und versagt. Glaubt nun wohl die Partei, an die wir unsere Worte richten, daß die Königlich Preussische Regierung durch den Vertrag F. an der freien Disposition über die in ihrem eigenen Preussischen Gebiete belegenen Strecken von Hannover bis zur Braunschweigischen Grenze bei Freden, von Hildesheim bis Nordstemmen und von der Braunschweigischen Grenze unweit Kreienjer bis Göttingen behindert sei, und daß die Herzog-

lich Braunschweigische Regierung ein Widerspruchsrecht gegen den Verkauf oder die Verpachtung jener Strecken erworben habe? dass also die Herzoglich Braunschweigische Regierung es hindern könne, wenn die Königlich Preussische Regierung es für gut fände, die Strecke Hildesheim-Nordstemmen oder den Betrieb darauf an eine Löhne-Hildesheim-Braunschweiger Eisenbahngesellschaft zu übertragen? Ich glaube, die Partei wird einmütig und mit erhobener Stimme nein sagen. Damit wird sie aber anerkennen, dass die Herzoglich Braunschweigische Regierung auch über die in ihrem eigenen Gebiete liegenden Bahnstrecken freie Disposition hat.

In dem mit der Königlich Preussischen Regierung abgeschlossenen Vertrage **G.** über die Jerxheim-Börxumer Bahn vom 5. März 1866, durch welchen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung gestattet ist, die Bahn bei Rodlum durch Preussisches Gebiet zu führen, ist des eventuellen Verkaufes an eine Privatgesellschaft ebenfalls nicht ausdrücklich gedacht; derselbe ist also auch nicht verboten. Es gilt von dieser Bahn das Nämliche, was soeben von der Hannoverischen und Braunschweigischen Südbahn erörtert worden ist.

Der Vertrag **L.** vom 19. November 1869 über die Halberstadt-Blankenburger Bahn setzt ausdrücklich den Bau und Betrieb auf Preussischem Gebiete durch eine in Braunschweig domizilierte Privatgesellschaft voraus.

Der Extrakt **H.** aus dem Vertrage mit der Königlich Preussischen Regierung vom 18. April 1867 über die Nordhausen-Northheimer Bahn, ferner der Extrakt **I.** aus dem Vertrage vom 27. Mai 1868 über die Magdeburg-Helmstedter und Magdeburg-Schöningen-Jerzheimer Bahn, und endlich der Extrakt **K.** aus dem Vertrage vom 18. November 1869 über die Berlin-Lehrter Bahn, wodurch die Königlich Preussische Regierung die Befugniß erlangt hat, Preussische Privatbahnen durch Braunschweigisches Gebiet führen zu lassen, sind der Vollständigkeit wegen beigelegt, um an der Übereinstimmung des Wortlautes der wesentlichen Vereinbarungen in allen mit der Königlich Preussischen und Königlich Hannoverischen Regierung abgeschlossenen Verträgen die

Gleichmäßigkeit der Intentionen und die volle Reziprozität darzuthun. Namentlich beweisen diese letzten drei Verträge, daß die Herzoglich Braunschweigische Regierung nicht den leisesten Anstand genommen hat, ihr Gebiet in allen Gegenden des Herzogthums durch Preußische Privatbahnen durchschneiden zu lassen, sogar durch solche, welche, wie die Berlin-Lehrter Bahn, ihren eigenen Bahnen eine lebhaftere Konkurrenz zu machen drohen, und deren Gesellschaften sämmtlich in Preußen domizilirt sind; sie wird also wohl darauf rechnen können, daß ihr bei der Übertragung ihres Eigenthumsrechtes an eine in Braunschweig domizilirte Privatgesellschaft für die im Preußischen Gebiete belegenen Strecken keine Schwierigkeiten gemacht werden, welche dem Geiste der Verträge widersprechen. Dieser in allen Verträgen sich manifestirende Geist ist die Absicht, die Ausbildung der Verkehrsmittel zu erleichtern, derjenigen Regierung, welche die Herstellung einer Hauptlinie in die Hand nimmt, durch angemessene Zugeständnisse entgegenzukommen, und behuf einer einheitlichen Oberaufsicht über die ihrer Natur nach als ein Betriebs Ganzes aufzufassenden Bahnlinien auf die eigenen Aufsichtsrechte zu Gunsten der anderen Regierung zu verzichten. Daß ein solcher Verzicht lediglich als eine im Interesse des öffentlichen Verkehrs getroffene Maaßregel aufgefaßt ist, geht unzweideutig aus der Motivirung desselben hervor, welche sich in allen mit der Königlich Preussischen Regierung abgeschlossenen Verträgen mit denselben Worten wiederfindet. So sind in dem Vertrage **D.** über die Oschersleben-Braunschweiger Bahn gewisse Bestimmungen des Preussischen Eisenbahngesetzes nach Art. 2 außer Kraft gesetzt, „weil die im Preussischen Gebiete belegene Bahnstrecke mit dem im Braunschweigischen Gebiete belegenen Haupttheile ein Ganzes ausmacht und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist.“ Das Nämliche ist in Art. 10 des Vertrages **G.** über die Ferriheim-Börßumer Bahn, ferner in Art. 11 des Vertrages **H.** über die Nordhausen-Northheimer Bahn und in Art. 10 des Vertrages **K.** über die Berlin-Lehrter Bahn geschehen, und durch Art. 2 des Vertrages **L.** über die Halberstadt-Blankenburger Bahn ist die Staatsaufsicht



über diese Bahn der Herzoglich Braunschweigischen Regierung übertragen.

Alles Dieses berechtigt unzweifelhaft zu der Annahme, daß die Königlich Preussische Regierung ihre Zustimmung zu der Übertragung des Eigenthums und Betriebes der im Preussischen Gebiete belegenen Bahnstrecken der Braunschweigischen Hauptbahnen nur an solche Bedingungen knüpfen werde, welche den in den obigen Verträgen stipulirten generellen und für die reziproken Fälle auch den Preussischen Privatgesellschaften Braunschweigscher Seits gemachten Zugeständnissen konform sind.

Braunschweig, den 8. Dezember 1869.

H. Scheffler.

## A.

### Vertrag über die Bahnen von Braunschweig nach Harzburg und Goslar, dd. Hannover, den 13. Novbr. 1837.

#### Artikel 1.

Die Königlich Hannoversche Regierung gestattet der Herzoglich Braunschweigischen Regierung, eine von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Harzburg anzulegende Eisenbahn durch Königlich Hannoversches Gebiet zu führen. Die bei dieser Anlage zu befolgende Bahnlinie ist im Allgemeinen dahin festgestellt, dass die Bahn ostwärts von Heiningen im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete angelegt, zuerst unweit Heiningen in das Königlich Hannoversche Gebiet eintritt und durch dasselbe neben den Ortschaften Burgdorf, Schladen, Wiedelah und Bienenburg bis an die im Thale des Radauflusses belegenen beiderseitigen Landesgrenzen und sodann in das Herzoglich Braunschweigische Amt Harzburg geführt wird.

#### Artikel 2.

Die speciellere Feststellung der Bahnlinie bleibt zwar der Herzoglich Braunschweigischen Regierung überlassen; es wird jedoch eine darüber anzufertigende Generalkarte gleichzeitig bei Auswechselung der Ra-

tifikations-Urkunden dieses Vertrages, und ein Spezial-Plan der ganzen Bahn im Königlich Hannoverschen Gebiete nach Beendigung des Baues der Königlich Hannoverschen Regierung mitgetheilt werden.

Eine Abweichung von der festgestellten, in der Generalkarte bezeichneten Bahnlinie bedarf einer ferneren vorgängigen Verständigung zwischen beiden Regierungen.

### Artikel 7.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der ganzen Bahnanlage, soweit sie das Königlich Hannoversche Gebiet berührt, der Krone Hannover ausschließlich vorbehalten. Es sollen mithin alle Bestimmungen, welche über die Benutzung von Eisenbahnen im Königreiche Hannover demnächst etwa erlassen werden, auch auf die Braunschweig-Harzburger Eisenbahn zur Anwendung kommen, insoweit nicht ein Anderes durch die nach Artikel 23 des gegenwärtigen Vertrages festzustellende Bahnordnung bestimmt wird.

### Artikel 17.

Der Betrieb auf der Eisenbahn soll, so lange derselbe von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung auf Rechnung des Staats besorgt wird, mit einer Gewerbesteuer oder ähnlicher öffentlicher Abgabe im Königreiche Hannover nicht beschwert werden.

### Artikel 19.

Soll die Bahnanlage selbst oder der Betrieb der Eisenbahn-Transporte an Privatgesellschaften oder an sonstige Privatunternehmer, sei es im Wege einer Konzession oder einer Verpachtung übergehen, so ist dazu die Zustimmung der Königlich Hannoverschen Regierung erforderlich und wird dann über die einer Abänderung bedürftenden Punkte



des gegenwärtigen Vertrages das Nähere zwischen den Regierungen beider Staaten verabredet werden.

## B.

Vertrag über die Celle-Hannover-Hildesheim und Braunschweigische Bahn, dd. Hannover, den 22. Februar 1841.

### Artikel 1.

Die Königlich Hannoversche und die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichtet sich, innerhalb ihres Gebietes die Anlegung von Eisenbahnen zur Verbindung der Städte Celle, Hannover, Hildesheim und Braunschweig zu gestatten und zugleich mit Anwendung der ihnen verfassungsmäßig zustehenden Mittel dahin zu wirken, dass diese Eisenbahnanlagen baldigst zur Ausführung gelangen.

### Artikel 3.

Für den Fall, dass der Bau der im Artikel 1 bezeichneten, im Königlich Hannoverschen Gebiete belegenen Eisenbahnen durch eine einzige Gesellschaft von Privatunternehmern ausgeführt und von dieser Gesellschaft der Wunsch zu erkennen gegeben werden sollte, auf ihre Kosten auch die Strecke von der Hannover-Braunschweigischen Landesgrenze bis zur Stadt Braunschweig zu erbauen, erklärt sich die Herzoglich Braunschweigische Regierung bereit, dieser Gesellschaft auf deren Ansuchen, vorzugsweise vor einer anderen die dazu erforderliche Konzeßion zu ertheilen, auch zu gestatten, dass die Gesellschaft in der Stadt Hannover ihr Domizil und den Hauptsitz ihrer Verwaltung habe.

Die von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung der Gesellschaft zu ertheilende Konzession soll mit derjenigen, welche diese Gesellschaft von der Königlich Hannoverschen Regierung erlangen wird, in Übereinstimmung gebracht werden, soweit solches nach den im Herzogthum Braunschweig bestehenden Gesetzen und Verwaltungsprinzipien irgend thunlich erscheinen wird.

Vor definitiver Ertheilung der Konzessionen wollen die beiden kontrahirenden Regierungen sich darüber verständigen; in welchen Fällen die auf den Grund der Konzessionen erforderlich werdende Einwirkung der Landesregierung auf das Unternehmen von beiden hohen Regierungen oder ausschließlich nur von einer derselben wahrzunehmen sein werde.

Dabei soll der Gesichtspunkt zur Grundlage dienen, daß zwar einer jeden Regierung die Ausübung ihrer Hoheitsrechte in Beziehung auf die in ihrem Gebiete belegene Bahnstrecke vorzubehalten sei, daß jedoch die Anordnungen, welche die Verhältnisse der ganzen Eisenbahngesellschaft als solcher und die Beaufsichtigung und die Verwaltung ihrer Unternehmung im Allgemeinen betreffen, ohne sich auf die im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete belegene Bahnstrecke ausschließlich zu beziehen, der Königlich Hannoverschen Regierung überlassen bleiben. So wird namentlich die Genehmigung des Ausgebens von neuen Aktien und die Aufnahme von Anleihen, falls nicht etwa auf die im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete belegene Bahnstrecke oder deren Ertrag eine Hypothek bestellt werden soll, lediglich der Königlich Hannoverschen Regierung anheimzustellen sein.

Das Statut der Gesellschaft bedarf in beiden Staaten der landesherrlichen Bestätigung.

Übrigens haben beide hohe Regierungen wegen der den Unternehmern zu bewilligenden Erleichterungen und Begünstigungen nähere Verabredung getroffen.

#### Artikel 4.

Für den Fall, daß die im Artikel 3 bezeichnete Gesellschaft von Privatunternehmern den Bau der Eisenbahnstrecke von der Hannover-

Braunschweigischen Landesgrenze bis zur Stadt Braunschweig nicht mit zu übernehmen wünscht, macht die Herzoglich Braunschweigische Regierung sich anheischig, die Ausführung dieses Eisenbahnbaues entweder auf eigene Kosten, oder durch eine andere, von ihr zu gründende und mit Konzession zu versehenende Gesellschaft bewerkstelligen zu lassen, auch dafür zu sorgen, dass der Eisenbahnbetrieb auf jener Strecke zu gleicher Zeit mit dem auf der Strecke von der Hannover=Braunschweigischen Grenze bis zur Stadt Hannover eröffnet werden könne.

### C.

Vertrag über die Magdeburg=Oschersleben=Braunschweig=

Hannover= und Mindener Bahn,

dd. Berlin, den 10. April 1841.

#### Artikel 1.

Die Königlich Preussische, die Königlich Hannoversche und die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichtet sich, innerhalb Ihres Gebietes die Errichtung einer Eisenbahn von Magdeburg über Oschersleben nach Braunschweig, Hannover und Minden zu gestatten.

Zwischen den eben genannten Orten soll die Bahn in einer ununterbrochenen so geraden Richtung geführt werden, als es die Territorial-, Terrain- und Verkehrs=Verhältnisse irgend zulassen.

#### Artikel 3.

Es bleibt einer jeden der hohen kontrahirenden Regierungen überlassen, innerhalb Ihres Gebietes die Ausführung der Bahn entweder



selbst zu übernehmen, oder eine Gesellschaft von Privatunternehmern dafür zu konzessioniren, in welchem letzteren Falle den konzessionirten Gesellschaften dieselben allgemeinen Erleichterungen zu Theil werden sollen, welche die in den resp. Staaten bereits bestehenden oder künftig zu erlassenden Verordnungen anderen Eisenbahn-Unternehmungen einräumen.

Von den solchergestalt erteilten Konzessionen werden die hohen kontrahirenden Regierungen sich gegenseitig Mittheilung machen.

## D.

Vertrag über die Magdeburg-Oschersleben-Braunschweig-

Hannover- und Mindener Bahn,

dd. Berlin, den 10. April 1841.

### Artikel 1.

Die Königlich Preussische Regierung gestattet der Herzoglich Braunschweigischen Regierung, innerhalb des Preussischen Gebiets zum Anschlusse an die Eisenbahn, welche von Magdeburg nach Oschersleben mit einer Seitenverbindung von dort nach Halberstadt, im Wege der Aktien-Unternehmung ausgeführt werden soll, in der Richtung von Oschersleben auf Wolfenbüttel eine Eisenbahn für eigene Rechnung zu bauen und in Betrieb zu nehmen, indem die Herzoglich Braunschweigische Regierung ihrerseits die Verpflichtung übernimmt, die von Magdeburg nach Oschersleben zu erbauende Bahn von diesem letzteren Orte bis Wolfenbüttel zum Anschlusse an die von dort nach Braunschweig gehende Bahn weiter zu führen.

## Artikel 2.

In Betreff der obengedachten innerhalb des Preussischen Gebiets auszuführenden Eisenbahn von Oschersleben bis zur Braunschweigischen Grenze sollen die Bestimmungen des Königlich Preussischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 zur Anwendung kommen, insoweit nicht der besondere Umstand, dass diese Bahn von der Herzoglichen Regierung selbst in Bau und Betrieb genommen wird, so wie die Erwägung, dass die innerhalb des Preussischen Gebietes belegene Bahnstrecke mit dem im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete belegenen Haupttheile der nach Braunschweig führenden Eisenbahn ein Ganzes ausmacht und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist, zu Abweichungen davon Anlass geben.

Demzufolge ist man übereingekommen, dass die Bestimmungen in den §§. 1. 2. 3. 6. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 37. 38. 39. 40. 41. 47. und 48. des in Bezug genommenen Gesetzes vom 3. November 1838 rücksichtlich der mehrerwähnten im Preussischen Gebiete belegenen Bahnstrecke außer Anwendung bleiben.

Wegen der sonst nöthigen Abweichungen hat man sich dagegen über folgende Punkte vereinigt: 2c.

## Artikel 3

Rücksichtlich der Festsetzung der Bahnlinie und des Bauplans für die im Königlich Preussischen Gebiete belegene Bahnstrecke behält die Herzoglich Braunschweigische Regierung die Mittheilung des speziellen Projekts, behufs der weiteren Vereinbarung sich noch vor, indem dieselbe übrigens sich verbindlich macht, sowohl auf der eben gedachten Bahnstrecke, als auf der weiteren Bahn nach Braunschweig hin die Spurweite mit der auf den Preussischen Eisenbahnen angenommenen von 4' 8 1/2" engl. im Richten der Schienen in Übereinstimmung zu

bringen und zu erhalten. In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfswagen, ist man darüber einverstanden, dass die von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung zu veranlassende Prüfung genüge und eine Genehmigung Seitens der Königlich Preussischen Regierung nicht erforderlich sei.

### Artikel 12.

Für den Fall, dass die Herzoglich Braunschweigische Regierung veranlasst sein sollte, die Bahnanlage selbst oder den Betrieb der Transporte auf der Eisenbahn künftig an Privat-Unternehmer, sei es im Wege einer Konzession oder der Veräußerung oder Verpachtung, ganz oder theilweise zu überlassen, so ist dazu die Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung erforderlich, und wird alsdann über die einer Abänderung bedürftenden Punkte des gegenwärtigen Vertrages das Nähere zwischen den beiderseitigen Regierungen verabredet.

## E.

Vertrag über die Hannover-Braunschweig-Celle-Hildesheimer Bahn, dd. Braunschweig, den 9. März 1842.

### Artikel 1.

Die Königlich Hannoversche und die Herzoglich Braunschweigische Regierung verpflichten sich, innerhalb ihres Gebietes Eisenbahnen, welche die Städte Hannover, Braunschweig, Celle und Hildesheim mit einander verbinden, anzulegen und baldthunlichst zur Ausführung zu bringen.



### Artikel 3.

Die Königlich Hannoversche Regierung verpflichtet sich, den Bau der Bahn von der Stadt Hannover über Lehrte und Peine bis an die Hannover-Braunschweigische Grenze sofort zu beginnen und baldthunlichst, längstens aber bis zum Schlusse des Jahres 1844 vollenden zu lassen.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung macht sich anheischig, die Ausführung der Bahn von der Stadt Braunschweig in der Richtung nach Peine bis an die Hannover-Braunschweigische Grenze entweder auf eigene Kosten, oder durch eine von ihr zu gründende und mit Konzession zu versehenende Gesellschaft bewerkstelligen zu lassen, auch dafür zu sorgen, daß der Eisenbahnbetrieb auf dieser Strecke zu gleicher Zeit mit dem auf der Strecke von der Hannover-Braunschweigischen Grenze bis zur Stadt Hannover, spätestens also vor Ablauf des Jahres 1844 eröffnet werden könne.

## F.

Vertrag über die Hannoversche Südbahn und die Braunschweiger Verbindungsbahn, dd. Hannover, 3. Nov. 1852.

### Artikel 1.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung gestattet der Königlich Hannoverschen Regierung, die von Hannover und Hildesheim ab nach Göttingen zu erbauende Eisenbahn durch das Leinethal im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete zu führen.

Die bei dieser Anlage zu befolgende Linie ist im Allgemeinen dahin festgestellt, dass die Bahn von Hausfreden im Königlich Hannoverschen Gebiete auf dem rechten Leineufer in die Feldmark Hilprechts-  
hausen, Herzoglich Braunschweigischen Gebiets, tritt und durch dasselbe westlich von den Ortschaften Beulshausen, Kreienjen, Billerbeck und Hayshausen, dann aber durch das östliche Ende von Orrhausen oberhalb der Hessemühle an den Bergabhängen des rechten Leineufers entlang bis an die Feldmarksgrenze von Rittierode und Salzderhelden geleitet wird.

## Artikel 2.

Die Königlich Hannoversche Regierung gestattet dagegen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung, eine Eisenbahn zwischen der Harzburger Bahn und der in Artikel 1. näher bezeichneten Hannoverschen Südbahn durch das Königlich Hannoversche Gebiet hindurch zu führen.

Die bei dieser Anlage zu befolgende Linie ist im Allgemeinen dahin festgestellt, dass die Bahn zwischen den Haltestellen Börßum und Schladen an der Harzburger Eisenbahn in südwestlicher Richtung abzweigt, die Feldmark Börßum verlassend in das Königlich Hannoversche Gebiet tritt, neben den Dörfern Burgdorf, Gielde, Klein- und Groß-Mahner, dem Flecken Salzgitter sowie dem Dorfe Ringelheim vorbeiführend, bei Neutwallmoden wieder in das Herzoglich Braunschweigische Gebiet, sodann aber in der weiteren Richtung von Seesen nach Gandersheim durch die zum Königlich Hannoverschen Gebiete gehörige Feldmark Harriehausen geleitet wird.

## Artikel 3.

Die speziellere Feststellung der Bahnlinie bleibt zwar einer jeden der beiden hohen kontrahirenden Regierungen hinsichtlich der im anderseitigen Gebiete zu erbauenden Eisenbahnstrecken vorbehalten. Eine Abweichung von den Linien, welche in den gegenseitig mitzutheilenden Ge-

neralkarten bezeichnet sind, bedarf jedoch einer ferneren Verständigung zwischen beiden hohen Regierungen.

#### Artikel 9.

Nach Vollendung des Baues der von der einen Regierung im Gebiete der anderen auszuführenden Bahnstrecken wird gegenseitig eine Nachweisung über die im fremden Gebiete aufgewendeten Baukosten und ein vollständiger Plan der ganzen Bahnanlage mitgetheilt werden.

#### Artikel 10.

Jede der beiden hohen kontrahirenden Regierungen erhält auf der von ihr im anderseitigen Gebiete gebauten Eisenbahn den ausschließlichen Betrieb für die Dauer ihres Eigenthums an der Bahn.

Der Eröffnung des Betriebs soll eine Revision der Bahn nebst Zubehör durch beiderseitige Kommissarien vorhergehen.

#### Artikel 19.

Die Landeshoheit bleibt hinsichtlich der in diesem Vertrage erwähnten Eisenbahnstrecken einer jeden Regierung in ihrem Gebiete ausschließlich vorbehalten.

Die zu errichtenden Hoheitszeichen sollen daher diejenigen des Staats sein, in dessen Gebiete die betreffende Bahnstrecke belegen ist.

Vergehen oder Verbrechen in Beziehung auf die Bahnanlage oder auf den Bahntransport sollen von den betreffenden Landesbehörden untersucht und nach den betreffenden Landesgesetzen beurtheilt werden.

Gesetzliche Bestimmungen, welche von einer der hohen kontrahirenden Regierungen vom Tage des Abschlusses dieses Vertrages an gerechnet, in Beziehung auf Eisenbahn-Unternehmungen erlassen werden, sollen auf die fraglichen Eisenbahnstrecken, so lange sie im Eigenthume der



anderen Regierung sich befinden, ohne vorgängige Verständigung keine Anwendung finden.

## G.

### Vertrag über die Jerxheim-Börßumer Bahn, dd. Berlin, den 5. März 1866.

#### Artikel 1.

Die Königlich Preussische Regierung gestattet der Herzoglich Braunschweigischen Regierung, die von Jerxheim nach Börßum zu bauende Eisenbahn durch das Königlich Preussische Gebiet zu führen.

Die Linie für diese Bahn ist im Allgemeinen dahin festgestellt, dass die Bahn von der Station Jerxheim ab im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete über den in der Nähe von Winnigstedt belegenen sogenannten Mattierzoll geführt wird, von hier ab in westlicher Richtung das Königlich Preussische Gebiet und in demselben die Feldmark des Dorfes Rodlum auf eine Länge von etwa 383 preussischen Ruthen durchschneidet, nach ihrem Wiedereintritt in das Herzoglich Braunschweigische Gebiet bei der Ortschaft Wehlen vorüber bis an die Station Börßum geleitet und hier mit den übrigen Braunschweigischen Eisenbahnen in Verbindung gesetzt wird.

Die speziellere Feststellung der Bahnlinie bleibt zwar der Herzoglich Braunschweigischen Regierung vorbehalten, eine Abweichung von der Linie im Königlich Preussischen Gebiete, welche in einer vor Beginn des Baues mitzutheilenden Karte bezeichnet werden wird, bedarf jedoch der Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung.

## Artikel 10.

Da die innerhalb des Königlich Preussischen Gebietes belegene Bahnstrecke mit den übrigen Theilen der Braunschweigischen Bahnen ein Ganzes ausmacht, und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist, so sollen etwaige neue gesetzliche Bestimmungen über Eisenbahnunternehmungen im Preussischen Staate nur nach vorgängiger Vereinbarung der beiden kontrahirenden Regierungen auf die in Rede stehende Bahnstrecke in Anwendung gebracht werden.

---

## H.

Vertrag über die Durchführung der Nordhausen-Northheimer Eisenbahn durch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet bei Walkenried, dd. Berlin, den 18. April 1867.

---

## Artikel 1.

Die Königlich Preussische Regierung wird die Anordnung treffen, dass die von Nordhausen nach Northeim zu bauende Eisenbahn von der Preussisch-Braunschweigischen Landesgrenze bei Ellrich durch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet des Amtsbezirks Walkenried geführt werde.

Die speziellere Feststellung der Bahnlinien bleibt zwar der Königlich Preussischen Regierung vorbehalten, es soll jedoch die Linie im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete in einer vor Beginn des Baues mitzutheilenden Karte bezeichnet werden und eine Abweichung davon

nur unter Zustimmung der Herzoglich Braunschweigischen Regierung zulässig sein.

### Artikel 11.

Da die Bahnstrecke innerhalb des Herzoglich Braunschweigischen Gebietes mit der im Königlich Preussischen Gebiete belegenen Bahn ein Ganzes ausmacht, und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist, so sollen etwaige neue gesetzliche Bestimmungen über Eisenbahnunternehmungen im Braunschweigischen Staate nur nach vorgängiger Genehmigung der Königlich Preussischen Regierung auf die in Rede stehende Bahnstrecke in Anwendung gebracht werden.

## J.

Vertrag über die Magdeburg-Helmstedt-Braunschweiger und  
Gisleben-Schöningen-Jerzheimer Eisenbahnen,  
dd. Magdeburg, den 27. Mai 1868

### Artikel I.

Die hohen kontrahirenden Regierungen sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Magdeburg über Gisleben und Helmstedt nach Braunschweig nebst einer Zweigbahn von Gisleben über Schöningen nach Jerzheim zuzulassen und zu fördern.

Die Richtung dieser Eisenbahnen ist im Allgemeinen festgestellt, wie folgt:

1. In unmittelbarem und thunlichst zweckmäßigem Anschlusse an die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn wird von Magdeburg



aus eine Bahn in möglichst direkter Richtung bis in die Nähe des Ortes Eilsleben geführt.

2. Von Eilsleben ab wird diese Bahn einerseits über Wefensleben und Marienborn nach Helmstedt geleitet, von Helmstedt über Königslutter nach Braunschweig fortgesetzt und auf dem Bahnhofe Braunschweig mit den dort ausmündenden Bahnen verbunden. Bei Helmstedt wird die Bahn über den dort bereits vorhandenen Bahnhof dergestalt geführt, daß ein ungehinderter Durchgang der Züge stattfindet.
3. Andererseits wird die von Magdeburg kommende Bahn von Eilsleben ab über Bölzke, Schöningen und Söllingen nach Jerxheim fortgesetzt und auf dem Bahnhofe Jerxheim mit den dort auslaufenden Braunschweigischen Bahnlinien in direkte Verbindung gebracht.

Zwischen Schöningen und Jerxheim wird diese Bahn in unmittelbarer Anlehnung an das Planum der vorhandenen eingleisigen Strecke der Braunschweigischen Staatsbahn von Helmstedt nach Jerxheim dergestalt ausgeführt, daß die letztere Strecke ohne Weiteres in die Bahnlinie Magdeburg-Schöningen-Jerxheim eingeschaltet werden kann.

#### Artikel 8.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung behält sich das Recht vor, nach Ablauf von zwei Jahren nach der Betriebseröffnung das durch die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft auf der Bahnstrecke von Schöningen nach Jerxheim hergestellte zweite Bahngleis sammt Nebenanlagen in Folge einer derselben mindestens ein Jahr vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des Anlagekapitals (der Kosten der ersten Anlage einschließlich der während der Bauzeit aufgelaufenen 4prozentigen Zinsen sowie der Kosten für spätere Vervollständigungen und Erweiterungen) zu erwerben. Insofern jedoch zur Zeit der Erwerbung der Zustand dieser Anlagen gegen die ursprüng-

liche Beschaffenheit sich wesentlich verschlechtert haben möchte, wird von dem ursprünglichen Anlagekapitale nach einem durch Sachverständige zu ermittelnden Prozentsatze ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Mit der Erwerbung des Eigenthums des vorbezeichneten zweiten Bahngleises ist die Herzoglich Braunschweigische Regierung berechtigt, den Betrieb auf der Bahnstrecke von Schöningen nach Jerrheim allein zu übernehmen und den Betriebswechsel nach Schöningen zu verlegen, gleichwohl soll eine Unterbrechung oder Behinderung des durchgehenden Verkehrs auf dieser Bahnstrecke niemals eintreten.

Für den Fall, daß die Königlich Preussische Regierung die in Ihrem Gebiete belegenen Strecken der Eisenbahnen von Magdeburg bis Helmstedt und Schöningen ankaufen würde, gewährt die Herzoglich Braunschweigische Regierung der Königlich Preussischen Regierung das Recht des Ankaufes auch der im Braunschweigischen Gebiete belegenen Strecken dieser Bahnen nach Maßgabe des Preussischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838, behält sich jedoch ihrerseits die Befugniß vor, das Eigenthum dieser letztgenannten Bahnstrecken zu jeder Zeit nach einer mindestens ein Jahr vorher gemachten Ankündigung unter denselben Bedingungen an sich zu ziehen, unter welchen die Königlich Preussische Regierung daselbe erworben hat, selbstverständlich unter Vergütung der von letzterer Regierung inzwischen ausgeführten Meliorationen wie auch nach Abzug des zu ermittelnden Betrages etwaiger Deteriorationen.

Aber auch in diesem Falle soll die Verwaltung und die Leitung des Betriebes auf den Bahnen von Magdeburg bis Helmstedt und Schöningen der Königlich Preussischen Regierung gegen Ablieferung der auf die Braunschweigischen Strecken entfallenden Betriebsüberschüsse nach den überall in Kraft bleibenden Bestimmungen dieses Vertrages verbleiben.

aus eine Bahn in möglichst direkter Richtung bis in die Nähe des Ortes Gilsleben geführt.

2. Von Gilsleben ab wird diese Bahn einerseits über Wefensleben und Marienborn nach Helmstedt geleitet, von Helmstedt über Königslutter nach Braunschweig fortgesetzt und auf dem Bahnhofe Braunschweig mit den dort ausmündenden Bahnen verbunden. Bei Helmstedt wird die Bahn über den dort bereits vorhandenen Bahnhof dergestalt geführt, daß ein ungehinderter Durchgang der Züge stattfindet.
3. Andererseits wird die von Magdeburg kommende Bahn von Gilsleben ab über Völpke, Schöningen und Söllingen nach Jerxheim fortgesetzt und auf dem Bahnhofe Jerxheim mit den dort auslaufenden Braunschweigischen Bahnlinien in direkte Verbindung gebracht.

Zwischen Schöningen und Jerxheim wird diese Bahn in unmittelbarer Anlehnung an das Planum der vorhandenen eingleisigen Strecke der Braunschweigischen Staatsbahn von Helmstedt nach Jerxheim dergestalt ausgeführt, daß die letztere Strecke ohne Weiteres in die Bahnlinie Magdeburg-Schöningen-Jerxheim eingeschaltet werden kann.

#### Artikel 8.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung behält sich das Recht vor, nach Ablauf von zwei Jahren nach der Betriebseröffnung das durch die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft auf der Bahnstrecke von Schöningen nach Jerxheim hergestellte zweite Bahngleis sammt Nebenanlagen in Folge einer derselben mindestens ein Jahr vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des Anlagekapitals (der Kosten der ersten Anlage einschließlich der während der Bauzeit aufgelaufenen 4prozentigen Zinsen sowie der Kosten für spätere Vervollständigungen und Erweiterungen) zu erwerben. Insofern jedoch zur Zeit der Erwerbung der Zustand dieser Anlagen gegen die ursprüng-



liche Beschaffenheit sich wesentlich verschlechtert haben möchte, wird von dem ursprünglichen Anlagekapitale nach einem durch Sachverständige zu ermittelnden Prozentsatze ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Mit der Erwerbung des Eigenthums des vorbezeichneten zweiten Bahngleises ist die Herzoglich Braunschweigische Regierung berechtigt, den Betrieb auf der Bahnstrecke von Schöningen nach Jerrheim allein zu übernehmen und den Betriebswechsel nach Schöningen zu verlegen, gleichwohl soll eine Unterbrechung oder Behinderung des durchgehenden Verkehrs auf dieser Bahnstrecke niemals eintreten.

Für den Fall, daß die Königlich Preussische Regierung die in Ihrem Gebiete belegenen Strecken der Eisenbahnen von Magdeburg bis Helmstedt und Schöningen ankaufen würde, gewährt die Herzoglich Braunschweigische Regierung der Königlich Preussischen Regierung das Recht des Ankaufes auch der im Braunschweigischen Gebiete belegenen Strecken dieser Bahnen nach Maßgabe des Preussischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838, behält sich jedoch ihrerseits die Befugniß vor, das Eigenthum dieser letztgenannten Bahnstrecken zu jeder Zeit nach einer mindestens ein Jahr vorher gemachten Ankündigung unter denselben Bedingungen an sich zu ziehen, unter welchen die Königlich Preussische Regierung dasselbe erworben hat, selbstverständlich unter Vergütung der von letzterer Regierung inzwischen ausgeführten Meliorationen wie auch nach Abzug des zu ermittelnden Betrages etwaiger Deteriorationen.

Aber auch in diesem Falle soll die Verwaltung und die Leitung des Betriebes auf den Bahnen von Magdeburg bis Helmstedt und Schöningen der Königlich Preussischen Regierung gegen Ablieferung der auf die Braunschweigischen Strecken entfallenden Betriebsüberschüsse nach den überall in Kraft bleibenden Bestimmungen dieses Vertrages verbleiben.

## K.

## Vertrag über die Berlin-Lehrter Bahn vom 18. Nov. 1869.

## Artikel 1.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung gestattet der Königlich Preussischen Regierung, die Eisenbahn von Berlin nach Lehrte durch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet über Vorsfelde führen zu lassen.

Die Richtung dieser Bahn ist im Allgemeinen dahin festgestellt, daß dieselbe, von Berlin über Stendal und Gardelegen herkommend, bei Raltendorf nördlich von Obisfelde in das Braunschweigische Gebiet eintritt, dasselbe südlich von Vorsfelde und nördlich von Reisklingen durchschneidet, von hier ab nördlich von Fallerleben über Ohof in thunlichst direkter Richtung auf Lehrte geführt wird und sich daselbst mit der Hannoverschen Staatseisenbahn verbindet.

Auf der Strecke innerhalb des Braunschweigischen Gebietes soll an einer durch die Herzoglich Braunschweigische Regierung näher zu bestimmenden Stelle ein Bahnhof für Personen und Güterverkehr eingerichtet werden.

Die nähere Feststellung der Bahnlinie wie des gesammten Bauplans und der einzelnen Bauentwürfe, insbesondere auch die Revision und Festsetzung der Kostenanschläge bleibt der Königlich Preussischen Regierung vorbehalten. Es soll die vorbezeichnete Linie für die Strecke im Braunschweigischen Gebiete in eine vor Beginn des Baues der Herzoglich Braunschweigischen Regierung mitzutheilende Karte eingetragen werden und eine Abweichung hiervon nur unter Zustimmung der Herzoglich Braunschweigischen Regierung zulässig sein. Auch soll

die landespolizeiliche Festsetzung der Wegeübergänge, Brücken, Durchlässe, Flusscorrectionen, Vorfluthanlagen und Parallel-Wege im Braunschweigischen Gebiete und die landespolizeiliche Prüfung des Plans für den Bahnhof daselbst den competenten Braunschweigischen Behörden zustehen.

### Artikel 3.

Die Königlich Preussische Regierung hat der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft die Konzession zum Baue und Betriebe der Eisenbahn von Berlin nach Lehrte mittelst Konzessions- und Befähigungs-Urkunde vom 12. Juni 1867 ertheilt.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung wird in Betreff der auf Braunschweigischem Gebiete belegenen Bahnstrecke derselben Gesellschaft die Konzession zum Baue und Betriebe unter gleich günstigen Bedingungen, so weit die Braunschweigischen Landesgesetze dies gestatten, und unter gleichzeitiger Verleihung des Expropriationsrechts ertheilen.

Die Gesellschaft wird ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung in Preußen behalten und in Bezug auf alle Maaßnahmen und Festsetzungen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solcher und die Beaufsichtigung und Verwaltung des Unternehmens im Allgemeinen betreffen, von der Königlich Preussischen Regierung ressortiren.

### Artikel 10.

Da die Bahnstrecke innerhalb des Herzoglich Braunschweigischen Gebietes mit der im Königlich Preussischen Gebiete belegenen Bahn ein Ganzes ausmacht und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist, so sollen etwaige neue gesetzliche Bestimmungen im Herzogthume Braunschweig nur nach vorgängiger Genehmigung der Königlich Preussischen Regierung auf die in Rede stehende Bahnstrecke in Anwendung gebracht werden.



## L.

Vertrag über die Halberstadt-Blankenburger Bahn,  
 dd. Berlin, den 19. November 1869.

---

Artikel 1.

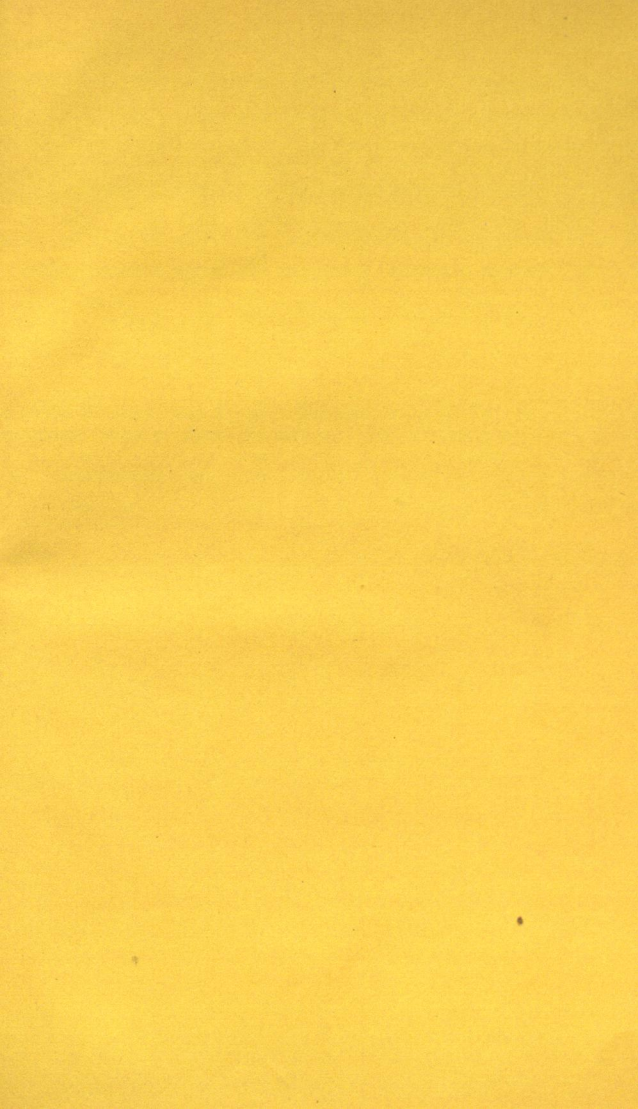
Die hohen kontrahirenden Regierungen sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Halberstadt nach Blankenburg zuzulassen und zu fördern. Die Herzoglich Braunschweigische Regierung soll berechtigt sein, entweder die Bahn auf Ihre Kosten herstellen und betreiben zu lassen, oder den Bau und Betrieb der Bahn einer Privatgesellschaft zu übertragen. Im Falle eines Privat-Unternehmens wird die Königlich Preussische Regierung die Konzession zum Baue und Betriebe der Bahn für die in ihrem Gebiete belegene Strecke derselben Aktiengesellschaft ertheilen, welche für die Strecke im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete konzeßionirt werden wird.

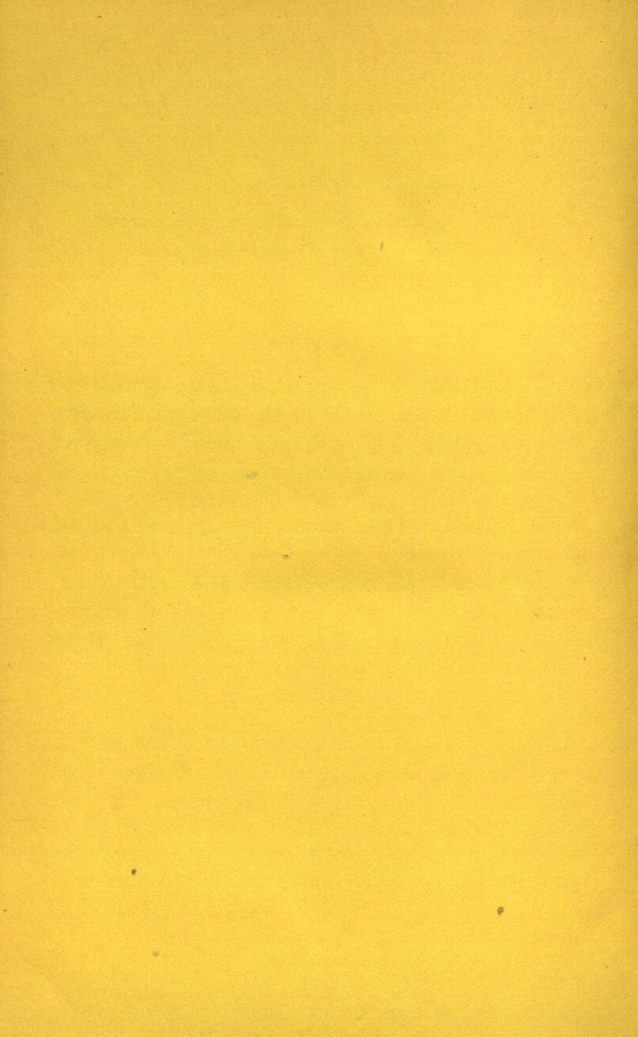
---

Artikel 2.

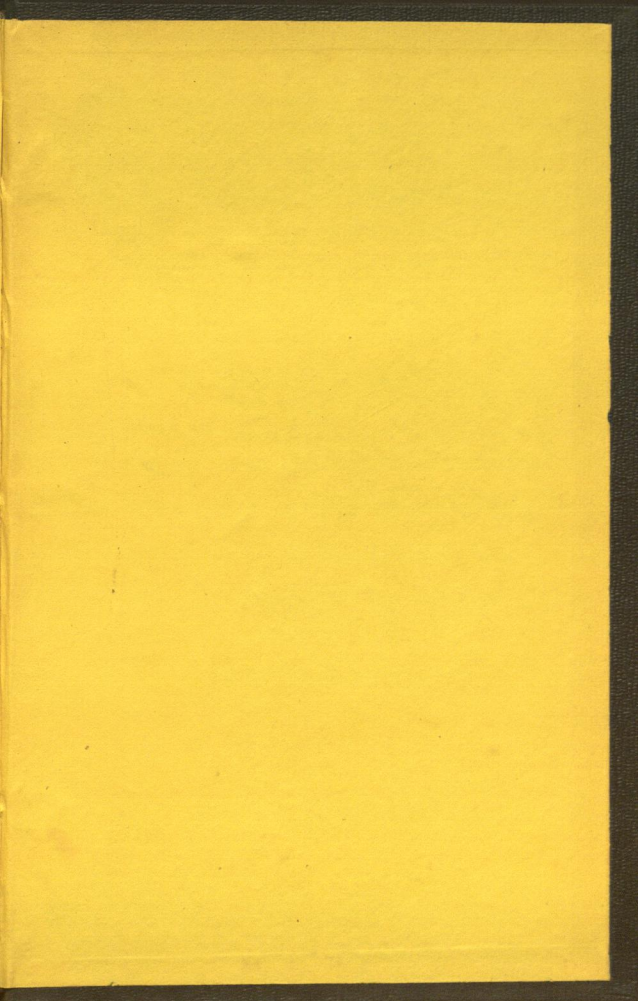
Die Königlich Preussische Regierung ist damit einverstanden, daß die etwa zu konzeßionirende Gesellschaft ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung im Herzogthum Braunschweig nehme und in Beziehung auf alle Maaßnahmen und Festsetzungen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solcher und die Beaufsichtigung und Verwaltung des Unternehmens im Allgemeinen betreffen, von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung ressortire.

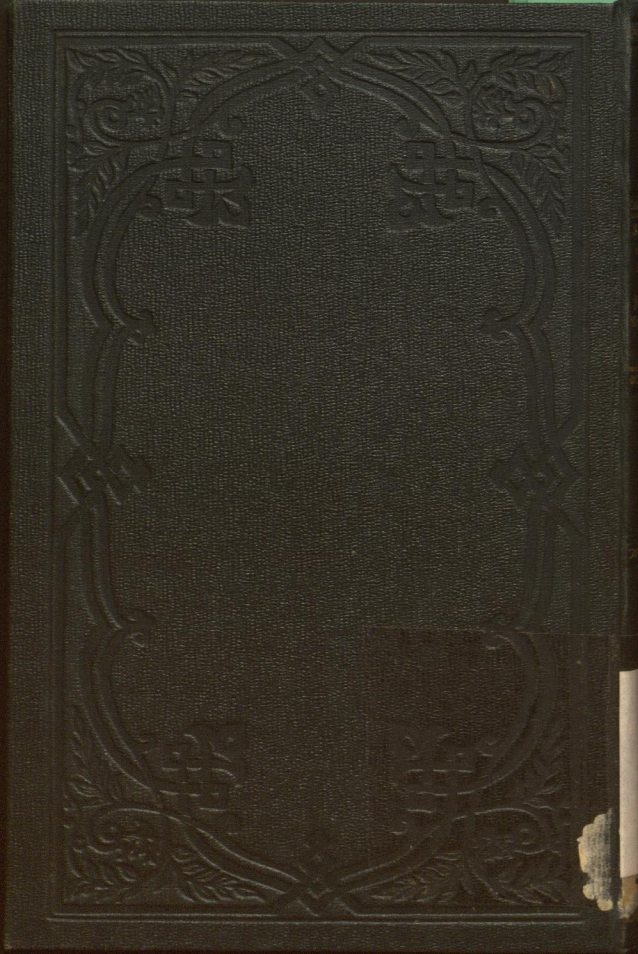
---











# KODAK GRAY SCALE

**C**

Red-Filter Negative

Cyan Printer

**M**

Green-Filter Negative

Magenta Printer

**Y**

Blue-Filter Negative

Yellow Printer

.10

.20

.30

.50

.70

M

1.00

1.30

1.60

B

1.90

black

3-color

white

cyan

violet

magenta

primary red

yellow

green

# KODAK COLOR CONTROL PATCHES

*These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.*